Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10993**

19. Wahlperiode 19.06.2019

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Jörg Cezanne, Sabine Leidig, Ingrid Remmers, Dr. Gesine Lötzsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Thomas Lutze, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung des Finanzierungskreislaufes Straße (Finanzierungskreislaufaufhebungsgesetz – FKAufhG)

A. Problem

Laut Klimaschutzplan der Bundesregierung muss der Verkehrssektor seinen jährlichen CO_2-Ausstoß bis zum Jahr 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 senken. Nach jüngsten Zahlen verbleibt der Verkehr im Jahr 2018 mit 163 Millionen Tonnen jedoch noch immer auf demselben Emissionsniveau wie 1990. Zum Erreichen der verbindlichen Klimaziele müssen vor allem die Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs drastisch reduziert werden, auf den mit ca. 150 Millionen Tonnen ca. 90 Prozent der verkehrsbedingten Emissionen entfallen.

Die nach der Verkehrsvermeidung effektivste Maßnahme, die Emissionen des Straßenverkehrs erheblich zu reduzieren, besteht in der Verkehrsverlagerung auf die umweltschonenderen Verkehrsträger. Hierzu sind neben steuerlichen Verlagerungsanreizen erhebliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur und Wasserstraßen vonnöten, für die kurzfristig deutlich mehr Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden müssen.

Der klimapolitisch gebotenen Investitionswende im Verkehrsbereich steht der „Finanzierungskreislauf Straße“ im Wege, durch den die Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung (Lkw- und Pkw-Maut) mittels Zweckbindung dem Fernstraßenbau vorbehalten sind. Ab dem Jahr 2021 werden dadurch für den umweltschädlichsten Landverkehrsträger voraussichtlich ca. jährlich 11 Milliarden Euro bereitgestellt und damit deutlich mehr als heute aus Maut- und Haushaltsmitteln zusammen verausgabt werden, während der notwendige und vollends steuerfinanzierte Ausbau der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße angesichts der Schuldenbremse und ungünstigen Steuerprognosen unter die Räder zu kommen droht.

Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund, dass im Falle des Verfehlens der verbindlichen Klimaziele infolge eines Vertragsverletzungsverfahrens hohe Strafzahlungen seitens des Bundes zu leisten sind, welche den Handlungsspielraum

zur Stärkung der steuerfinanzierten Verkehrsträger zusätzlich einschränken würden. Gleiches gilt für einen Zukauf von Emissionszertifikaten zum Ausgleich für das Verfehlen des Sektorziels zur Vermeidung eines Vertragsverletzungsverfahrens.

Vor diesem Hintergrund muss der Finanzierungskreislauf Straße durchbrochen werden, weil er den Landverkehrsträger mit den höchsten Treibhausgasemissionen zu Lasten der umweltschonenden Alternativen strukturell begünstigt und damit dem Erreichen der Klimaziele zuwiderläuft.

B. Lösung

Aufhebung der gesetzlichen Grundlagen des Finanzierungskreislaufes Straße zugunsten einer verkehrsträgerübergreifenden Zweckbindung der Mauteinnahmen mit klarem Fokus auf den Neu- und Ausbau der umweltschonenderen Verkehrsträger.

C. Alternativen

Die Beibehaltung des Status quo unter Inkaufnahme erheblicher, strafzahlungsbedingter haushälterischer Belastungen sowie Verstetigung hoher Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors ist keine Alternative, wenn das Klimaziel erreicht werden soll.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Es fallen Kosten zur Abfindung derjenigen Konsortien an, mit denen bereits Verträge über die Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe abgeschlossen wurden. Einnahmeausfälle aufgrund der Nichteinführung der Infrastrukturabgabe sind angesichts der erheblichen Zweifel an deren positiver Haushaltswirksamkeit nicht zu erwarten.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Es ergeben sich Einsparungen in Höhe der jährlichen Verwaltungsausgaben für die Infrastrukturabgabe, weitere Einsparungen ergeben sich im Bereich der Kraftfahrzeugsteuerverwaltung.

F. Weitere Kosten

Keine.

Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung des Finanzierungskreislaufes Straße (Finanzierungskreislaufaufhebungsgesetz – FKAufhG)

Vom …

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes

Das Infrastrukturabgabengesetz vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 904), das zuletzt durch Artikel 22 des Gesetzes vom 14. August 2017 (BGBI. I S. 3122) geändert worden ist, wird aufgehoben.

Artikel 2

Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Das Bundesfernstraßenmautgesetz vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 4. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2251) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 11 wird wie folgt geändert:
   a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
      aa) Satz 2 wird wie folgt gefasst:
      „Es ist in vollem Umfang für reine Erhaltungsmaßnahmen an den Bundesfernstraßen sowie den Neu- und Ausbau der Schienenwege des Bundes, der Binnenwasserstraßen des Bundes und Anlagen des kombinierten Verkehrs zu verwenden.“
      bb) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:
      „Unbeschadet der Regelung in Satz 2 ist die Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zum Schutz der Bevölkerung vor verkehrsbedingten Emissionen sowie Umweltschutzmaßnahmen zulässig.“
   b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
      aa) Nummer 1 wird aufgehoben.
      bb) Die Nummernbezeichnung „2.“ wird gestrichen.

Artikel 3

Änderung des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes

§ 5 Absatz 2 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3141), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Gesellschaft kann sich zur Erfüllung ihrer Planungsaufgaben Dritter bedienen. Die Einbeziehung Privater bei Bau, Betrieb und Erhalt von Bundesautobahnen oder sonstigen Bundesfernstraßen ist ausgeschlossen.“

Artikel 4

Folgeänderungen

(1) Das Zweite Verkehrsteueränderungsgesetz vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 901), das zuletzt durch das Gesetz vom 6. Juni 2017 (BGBl. I S. 1493) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:
   a) Nummer 7 wird aufgehoben.
   b) Nummer 12 Buchstabe f wird aufgehoben.
2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:
   a) In Absatz 1 werden die Wörter „vorbehaltlich des Absatzes 2“ gestrichen.
   b) Absatz 2 wird aufgehoben.

(2) § 2 Absatz 1 des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 16. Mai 2017 (BGBl. I S. 1214) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nummer 2 wird wie folgt geändert:
   a) In Buchstabe d wird das Komma am Ende durch einen Punkt ersetzt.
   b) Buchstabe e wird aufgehoben.
2. In Nummer 10 wird das Komma am Ende durch einen Punkt ersetzt.
3. Nummer 11 wird aufgehoben.

(3) In § 2 Absatz 2 Nummer 8 des Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. März 2017 (BGBl. I S. 417) geändert worden ist werden die Wörter „dem Mautsystemgesetz und dem Infrastrukturabgabengesetz“ durch die Wörter „und dem Mautsystemgesetz“ ersetzt.

(4) § 32 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2251) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 6 wird das Komma durch das Wort „und“ ersetzt.
2. Nummer 7 wird aufgehoben.
3. Die bisherige Nummer 8 wird Nummer 7.

(5) § 7 Absatz 1 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3141), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBI. I S. 2237) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Satz 1 werden die Wörter „aus dem Gebührenaufkommen nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz und dem Infrastrukturabgabengesetz in der jeweiligen Fassung anteilig für das in ihrer Zuständigkeit befindliche Streckennetz“ durch die Wörter „nach Maßgabe des Haushaltsgesetzes“ ersetzt.
2. Satz 2 wird aufgehoben.
3. In dem neuen Satz 2 werden nach dem Wort „Gesellschaft“ die Wörter „und ihre Tochtergesellschaften“ eingefügt und wird das Wort „ist“ durch das Wort „sind“ ersetzt.

(6) Das Gesetz zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122) wird wie folgt geändert:

1. Artikel 21 Absatz 3 wird aufgehoben.
2. Artikel 22 wird aufgehoben.
3. Die Artikel 23 und 24 werden die Artikel 22 und 23.
4. Der Artikel 25 wird Artikel 24 und in Absatz 4 Nummer 2 wird die Angabe „17 bis 22“ durch die Angabe „17 bis 21“ ersetzt.

Artikel 5

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Berlin, den 7. Mai 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Deutschland hat im August 2016 das Pariser Klimaabkommen ratifiziert und sich zur nationalen Umsetzung des Klimaschutzvertrages verpflichtet. Um die Erderwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius, möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter zu begrenzen, wurde als eines der Kernziele des Abkommens das Umlenken aller Finanzströme hin zu einer klimafreundlichen Welt vereinbart: Öffentliche wie private Finanzmittelflüsse müssen die Umsetzung der vereinbarten Klimaziele unterstützen (Artikel 2c).

Laut Klimaschutzplan der Bundesregierung muss der Verkehr seinen CO_2-Ausstoß bis zum Jahr 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 senken. Nach jüngsten Zahlen verbleibt der Verkehr im Jahr 2018 mit 163 Millionen Tonnen noch immer auf demselben Emissionsniveau wie 1990. Zum Erreichen der verbindlichen Klimaziele müssen vor allem die Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs drastisch reduziert werden, auf den mit ca. 150 Millionen Tonnen ca. 90 Prozent der verkehrsbedingten Emissionen entfallen.

Die nach der Verkehrsvermeidung effektivste Maßnahme, die Emissionen des Straßenverkehrs erheblich zu reduzieren, besteht in der Verkehrsverlagerung auf die umweltschonenderen Verkehrsträger. Hierzu sind neben steuerlichen Verlagerungsanreizen erhebliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur und Wasserstraßen vonnöten, für die kurzfristig deutlich mehr Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden müssen.

Dass ohne eine Investitionswende im Verkehrsbereich die Klimaziele nicht zu erreichen sind, lässt sich an der Bilanz des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2003 ablesen. Während seiner Laufzeit hat sich der Anteil des Straßengüterverkehrs am Gesamttransportaufkommen von 63,6 auf 72,3 Prozent erhöht.

Grundlage dieser Verschiebung zu Gunsten des Lkw-Verkehrs war die klimapolitisch fatale Investitionsmittelaufteilung des BVWP 2003, welche den Großteil der Gelder den Bundesfernstraßen zuwies. Die durch diese Schwerpunktsetzung bewirkte Unterfinanzierung der Schiene und Wasserstraße wird durch den aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 nahtlos fortgeschrieben, denn die Aufteilung der Investitionsmittel auf die Verkehrsträger blieb unverändert.

Um zukünftig keinen weiteren Lkw-Verkehr zu induzieren, sondern die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu stärken, müssen die Investitionen in die Bundesverkehrswege in Richtung des im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) diskutierten, jedoch verworfenen „Nachhaltigkeitszenarios“ (Szenario 3) verschoben werden. Demgemäß sollen 62 Prozent der Investitionsmittel (derzeit 42 Prozent) und 8 Prozent in die Wasserstraßen fließen (derzeit 5 Prozent). Dadurch können die meisten Projekte des Bedarfsplanes Schiene, der ein Gesamtvolumen von 71 Milliarden Euro aufweist, bis zum 2030 ausfinanziert und die Transportkapazität der Binnenwasserstraßen erhöht werden. Dies ist vor allem im Hinblick auf die bis zum Jahr 2050 zu erreichende vollständige Dekarbonisierung des Verkehrs unumgänglich.

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Der klimapolitisch gebotenen Investitionswende im Verkehrsbereich steht der „Finanzierungskreislauf Straße“ im Wege, durch den die Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung (Lkw- und Pkw-Maut) mittels Zweckbindung dem Fernstraßenbau vorbehalten sind. Perspektivisch werden dadurch dem umweltschädlichsten Landverkehrsträger jährlich elf Milliarden Euro bereitgestellt und damit deutlich mehr als heute aus Maut- und Haushaltsmitteln zusammen verausgabt werden, während der notwendige und vollends steuerfinanzierte Ausbau der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße angesichts der Schuldenbremse und ungünstigen Steuerprognosen unter die Räder zu kommen droht.

Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund, dass im Falle des Verfehlens der verbindlichen Klimaziele in Folge eines Vertragsverletzungsverfahrens hohe Strafzahlungen seitens des Bundes zu leisten sind, welche den Hand-

lungsspielraum zur Stärkung der steuerfinanzierten Verkehrsträger zusätzlich einschränkten. Gleiches gilt für einen Zukauf von Emissionszertifikaten zum Ausgleich für das Verfehlen des Sektorziels zur Vermeidung eines Vertragsverletzungsverfahrens.

Vor diesem Hintergrund muss der Finanzierungskreislauf Straße durchbrochen werden, weil er den Landverkehrsträger mit den höchsten Treibhausgasemissionen zu Lasten der umweltschonenden Alternativen strukturell begünstigt und damit dem Erreichen der Klimaziele zuwiderläuft.

Die vorgeschlagene Regelung garantiert eine Verdoppelung der derzeitig für den Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur veranschlagten Mittel sowie die deutliche Erhöhung der Mittel für die Binnenwasserstraßen und die Anlagen des kombinierten Verkehrs.

Damit werden die Verkehrsinvestitionen des Bundes kurzfristig in Richtung Szenario 3 des BVWP 2030 verschoben, ohne dabei der Lösung der Probleme beim Erhalt der Bundesfernstraßen im Wege zu stehen. Ca. die Hälfte der Nettoeinnahmen der Lkw-Maut bleibt weiterhin dem Erhalt der Bundesfernstraßen vorbehalten.

Neu- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen werden hingegen durch deren zukünftige reine Haushaltsfinanzierung und den Ausschluss von Öffentlichen-Privaten-Partnerschaften deutlich eingeschränkt. Dies erfüllt die sich aus dem Pariser Klimaabkommen ergebende Verpflichtung, die Haushaltsmittel des Bundes für klimapolitisch wirksame Investitionen zu verausgaben.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Aufhebung der gesetzlichen Grundlagen des Finanzierungskreislaufes Straße zugunsten einer verkehrsträgerübergreifenden Zweckbindung der Mauteinnahmen mit klarem Fokus auf den Neu- und Ausbau der umweltschonenderen Verkehrsträger.

III. Alternativen

Die Beibehaltung des Status Quo unter Inkaufnahme erheblicher, strafzahlungsbedingter haushälterischer Belastungen sowie Verstetigung hoher Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors ist keine Alternative.

Angesichts der Tatsache, dass der Straßenverkehr bis zum Jahr 2030 aufgrund der schleppenden Marktdurchdringung von batterieelektrisch betriebenen Kfz nicht hinreichend dekarbonisiert werden kann und ein Ausbau der Kapazitäten zur Produktion synthetischer Kraftstoffe wegen ihres enormen Energiebedarfes die Energiewende ad absurdum führen würde, bestehen zu dem durch die Abschaffung des Finanzierungskreislaufes Straße ermöglichten breitflächigen Ausbau des Öffentlichen (schienengebundenen) Personenverkehrs, des Schienengüterverkehrs und der Binnenschifffahrt keine geeigneten Alternativen.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Aufhebung der Infrastrukturabgabe (Artikel 1 und Artikel 3 Absatz 6) und zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (Artikel 2 und Artikel 3 Absatz 6) ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG (Erhebung und Verteilung von Gebühren oder Entgelten für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen). Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG liegen vor, da die Erhebung von Mautgebühren auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen insbesondere zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich macht.

Für die Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes (Artikel 3 Absatz 1), ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 105 Absatz 2, erster Halbsatz des Grundgesetzes, da dem Bund das Aufkommen aus dieser Steuer ganz zustehen. Da es sich beim Kraftfahrtbundesamt um eine Oberbehörde des Bundes handelt, ergibt sich die Gesetzeskompetenz des Bundes zur Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes (Artikel 3 Absatz 2) aus der Natur der Sache.

Das Bundesgebührengesetz, das die allgemeinen Grundsätze des Gebührenrechts enthält, gilt nach seinem § 2 Absatz 1 ausschließlich für die Behörden des Bundes und der bundesunmittelbaren Körperschaften, für Anstalten und für Stiftungen des öffentlichen Rechts. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für Artikel 3 Absatz 3 ergibt sich daher aus der Natur der Sache.

Zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (Artikel 3 Absatz 4) steht dem Bund nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 des Grundgesetzes über den Straßenverkehr die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz zu. Die Regelungen über das Zentrale Fahrzeugregister erfordern eine bundeseinheitliche Regelung nach Artikel 72 Abs. 2 GG, um die ubiquitäre Kompatibilität sicherzustellen. Zur Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse sind für alle Landesteile die gleichen Rechtsverhältnisse hinsichtlich des Register und dessen Verwendung zu gewährleisten, um eine Rechtszersplitterung mit problematischen Folgen zu vermeiden, die im Interesse sowohl des Bundes als auch der Länder nicht hingenommen werden kann.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Durch Aufhebung der gesetzlichen Grundlagen der Infrastrukturabgabe wird das deutsche Abgabenrecht mit dem Europarecht in Einklang gebracht. Zudem schafft der Gesetzentwurf die Grundlage dafür, dass die Struktur der Verkehrsinvestitionen in Deutschland zukünftig Artikel 2c des Pariser Klimaabkommens entspricht.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch Aufhebung der Infrastrukturabgabe wird erheblicher bürokratischer Aufwand sowohl für Behörden, als auch die Kfz-Halterinnen- und Halter vermieden.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Maßnahme berücksichtigt in ihrer Folge das Ziel des Umweltschutzes und damit auch der sozialen Verantwortung im Sinne einer Nachhaltigkeitsstrategie. Die deutliche Reduktion der Treibhausgasemissionen des Verkehrs sind unerlässliche Bedingungen für das Erreichen der Pariser Klimaziele.

Es sind folgende Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie betroffen:

Managementregel 6 (Energie- und Ressourcenverbrauch)

Indikator 11 (Mobilität).

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Es fallen Kosten zur Abfindung derjenigen Auftragnehmer an, mit denen bereits Verträge über die Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe abgeschlossen wurden. Einnahmeausfälle aufgrund der Nichteinführung der Infrastrukturabgabe sind angesichts der erheblichen Zweifel an deren positiver Haushaltswirksamkeit nicht zu erwarten.

4. Erfüllungsaufwand

Es ergeben sich Einsparungen in Höhe der jährlichen Verwaltungsausgaben für die Infrastrukturabgabe, weitere Einsparungen ergeben sich im Bereich der Kraftfahrzeugsteuerverwaltung.

5. Weitere Kosten

Keine.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Keine.

VII. Befristung; Evaluation

Keine.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes)

Das Infrastrukturabgabengesetz bildet die Grundlage für die Einführung einer zeitgebundenen Abgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen. Durch Artikel 1 wird das Infrastrukturabgabengesetz aufgehoben.

Angesichts der fehlenden Haushaltswirksamkeit (bestenfalls Nullsummenspiel bei den Nettoeinnahmen) der Pkw-Maut hat sie angesichts der Zweckbindung der Bruttoeinnahmen für den Fernstraßenbau bei gleichzeitiger Reduzierung der im Verkehrshaushalt (Einzelplan 12) veranschlagten Steuermittel in Höhe der Kfz-Steuerentlastungsbeträge für inländische Fahrzeughalterinnen- und Halter, welche von der Bundesregierung bisher nicht ausgeschlossen wurde, den einzigen Effekt, dass pro Haushaltsjahr für die steuerfinanzierten Ausgaben des Bundes im Verkehrsbereich mehr als drei Milliarden Euro weniger zur Verfügung stehen werden.

Diese haushälterische Verschiebung zu Lasten des Investitionsspielraumes im Bereich der Schiene, der Wasserstraße und auch des Öffentlichen Verkehrs in den Ländern und Kommunen widerspricht Artikel 2c des Pariser Abkommens und muss ausgeschlossen werden.

Zu Artikel 2 (Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes)

Die bisherige Zweckbindung der Einnahmen aus der Lkw-Maut für den Bundesfernstraßenbau wird aufgehoben und durch eine verkehrsträgerübergreifende Zweckbindung ersetzt.

Die bisherige Zweckbindung der Lkw-Mauteinnahmen, welche sich nach Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen auf mindestens sieben Milliarden Euro im Jahr belaufen, steht weder im Einklang mit der Systematik der Wegekostenberechnung, noch ist sie geeignet, das verkehrspolitische Ziel der Verlagerung von Güterkehr auf die Schiene und die Wasserstraße zu befördern.

Der Großteil der Mauteinnahmen resultiert aus kalkulatorisch verzinsten Kapitalkosten des Bestandsnetzes, wodurch frühere Investitionen des Bundes über die Maut refinanziert werden. Obwohl eine vollumfängliche Zweckbindung dieser Mittel für den Straßenbau daher nicht aus der Logik der Nutzerfinanzierung abzuleiten ist, bindet die derzeitige Rechtslage über den „Finanzierungskreislauf Straße“ zukünftige Investitionsentscheidungen an die „betonlastige“ Infrastrukturpolitik vergangener Jahrzehnte. Diese Beschneidung verkehrspolitischen Gestaltungsspielraums zu Ungunsten ökologischerer Verkehrsträger muss vor dem Hintergrund umwelt- und klimapolitischer Herausforderungen zwingend umgekehrt werden, was durch die Neufassung von § 11 Absatz 3 Satz 2 erreicht wird. Die Eingrenzung auf Binnenwasserstraßen erfolgt, weil bei Verwendung des Begriffs „Bundeswasserstraße“ auch ökologisch nicht vertretbare Ausbaumaßnahmen wie die Vertiefung der bereits als Seewasserstraßen geltenden Außenelbe oder Außenweser erfasst würden. Da inzwischen auch Ausbaumaßnahmen wegen ihres Erhaltungsanteils aus Erhaltungsmitteln finanziert werden, sollen nur „reine Erhaltungsmaßnahmen“ an Bundesfernstraßen aus Mautmitteln finanziert werden.

Darüber hinaus ist die geltende Zweckbindung der Mauteinnahmen für den Fernstraßenbau partiell zweckentfremdend, da die Mautsätze auch externe Kosten (durch Lärm- und Schadstoffemissionen) des Straßengüterverkehrs berücksichtigen. Daher wird durch den neuen Satz 3 sichergestellt, dass auch Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor verkehrsbedingten Emissionen sowie Umweltschutzmaßnahmen aus Mautmitteln finanziert werden können.

Zu Artikel 3 (Änderung des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes)

Da sich die Realisierung von Projekten des Bundesfernstraßenbaus in Form von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP) wegen der nachweislich hohen langfristigen Kosten und unkalkulierbarer Prozessrisiken nicht bewährt hat, wird die gesetzliche Ermächtigungsgrundlage der Infrastrukturgesellschaft zum Abschluss von ÖPP-Verträgen gestrichen. Erhalten bleibt jedoch die Möglichkeit, Planungsaufgaben fremd zu vergeben. Dies ist angesichts begrenzter Planungskapazitäten, die einem großen Rückstau notwendiger Erhaltungsmaßnahmen vor allem bei den Ingenieurbauwerken (Brücken) gegenüberstehen, geboten.

Zu Artikel 4 (Folgeänderungen)

Zu Absatz 1 (Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes)

Artikel 1 Nummer 7 und Nummer 12 Buchstabe f des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes enthalten steuerrechtliche Regelungen zur Kompensation der Pkw-Mautkosten für Kfz-Halterinnen- und Halter, die in der Bundesrepublik Kfz-Steuer-pflichtig sind. Diese werden mit der Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes obsolet, da das Inkrafttreten dieser Regelungen ausweislich Artikel 3 Abs. 2 des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes an die Einführung der Pkw-Maut und damit an das aufgehobene Infrastrukturabgabengesetz gebunden ist. Die Streichungen dienen wie die Anpassung der Regelungen über das Inkrafttreten lediglich der Rechtsbereinigung.

Zu Absatz 2 (Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts)

Mit der Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes entfallen für das Kraftfahrtbundesamt die Aufgaben des Führens eines Infrastrukturabgaberegisters sowie der Erhebung (und Vollstreckung) der Infrastrukturabgabe nach dem Infrastrukturabgabengesetz.

Zu Absatz 3 (Änderung des Bundesgebührengesetzes)

Mit der Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes wird die Ausnahme der Infrastrukturabgabe vom Anwendungsbereich des Bundesgebührengesetzes hinfällig.

Zu Absatz 4 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

Mit der Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes entfällt die Notwendigkeit, in den Fahrzeugregistern Daten für Maßnahmen zur Durchführung des Infrastrukturabgabenrechts zu speichern.

Zu Absatz 5 (Änderung des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes)

Mit der Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes entfällt die Grundlage für § 7 Absatz 1 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes, der den perspektivisch anteiligen Mittelzufluss der Gesellschaft aus Einnahmen der Infrastrukturabgabe regelt.

Angesichts der Klarstellung in Artikel 3 dieses Gesetzesentwurfes, wonach sich die Infrastrukturgesellschaft ausschließlich über Haushaltsmittel finanziert, wird zudem eindeutig geregelt, dass auch Tochtergesellschaften der Infrastrukturgesellschaft nicht kreditfähig sind. Bisher ermöglicht das ausschließlich auf die Infrastrukturgesellschaft selbst beschränkte Verbot einer Kreditaufnahme die Umgehung der vom Gesetzentwurf intendierten reinen Haushaltsfinanzierung des Neu- und Ausbaus der Bundesfernstraßen durch eine Fremdkapitalaufnahme ihrer Tochtergesellschaften.

Zu Absatz 6 (Änderung des Gesetzes zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften)

Die Bestimmung in Artikel 21 Absatz 3, dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut ab 2021 der Infrastrukturgesellschaft des Bundes für Autobahnen und andere Fernstraßen zufließen, wird wegen der Aufhebung der gesetzlichen Grundlagen des Finanzierungskreislaufes Straße hinfällig. Es wird klargestellt, dass dieser Gesellschaft zur ordnungsgemäßen Geschäftsführung ausschließlich Steuermittel nach Maßgabe des Haushaltsgesetzes zufließen.

Mit der Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes entfällt zudem die Grundlage für Artikel 22, der den Mittelzufluss der Einnahmen der Infrastrukturabgabe an die Gesellschaft ab 2021 regelt.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Artikel 5 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333